

東関東自動車道 水戸線

みさと (三郷) ~ こうや (高谷JCT)

東京外かく環状道路

【再評価】

平成26年12月16日

あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 位置図



事業再評価区間
東関東自動車道水戸線
(三郷～高谷JCT)
L=19.6km
平成29年度供用予定

凡 例	
	供用中
	事業中
	事業中(国交省事業)

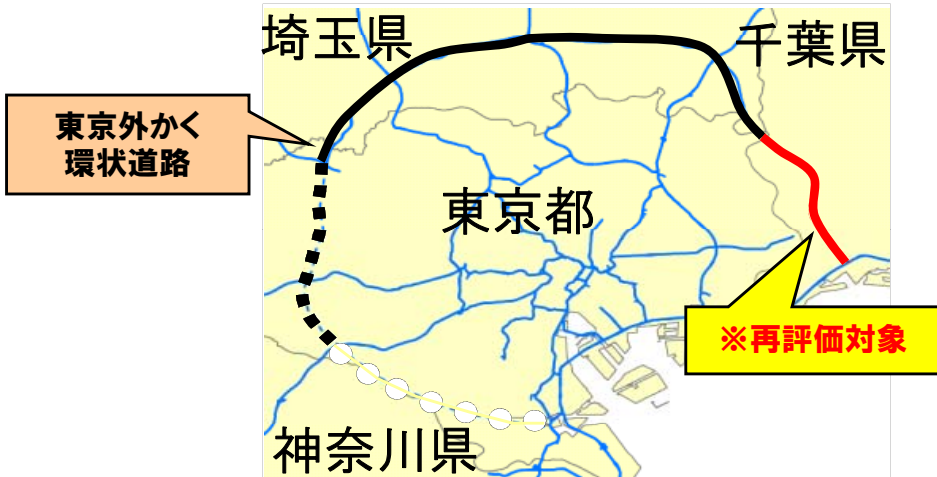
2. 事業の目的及び概要①

目的

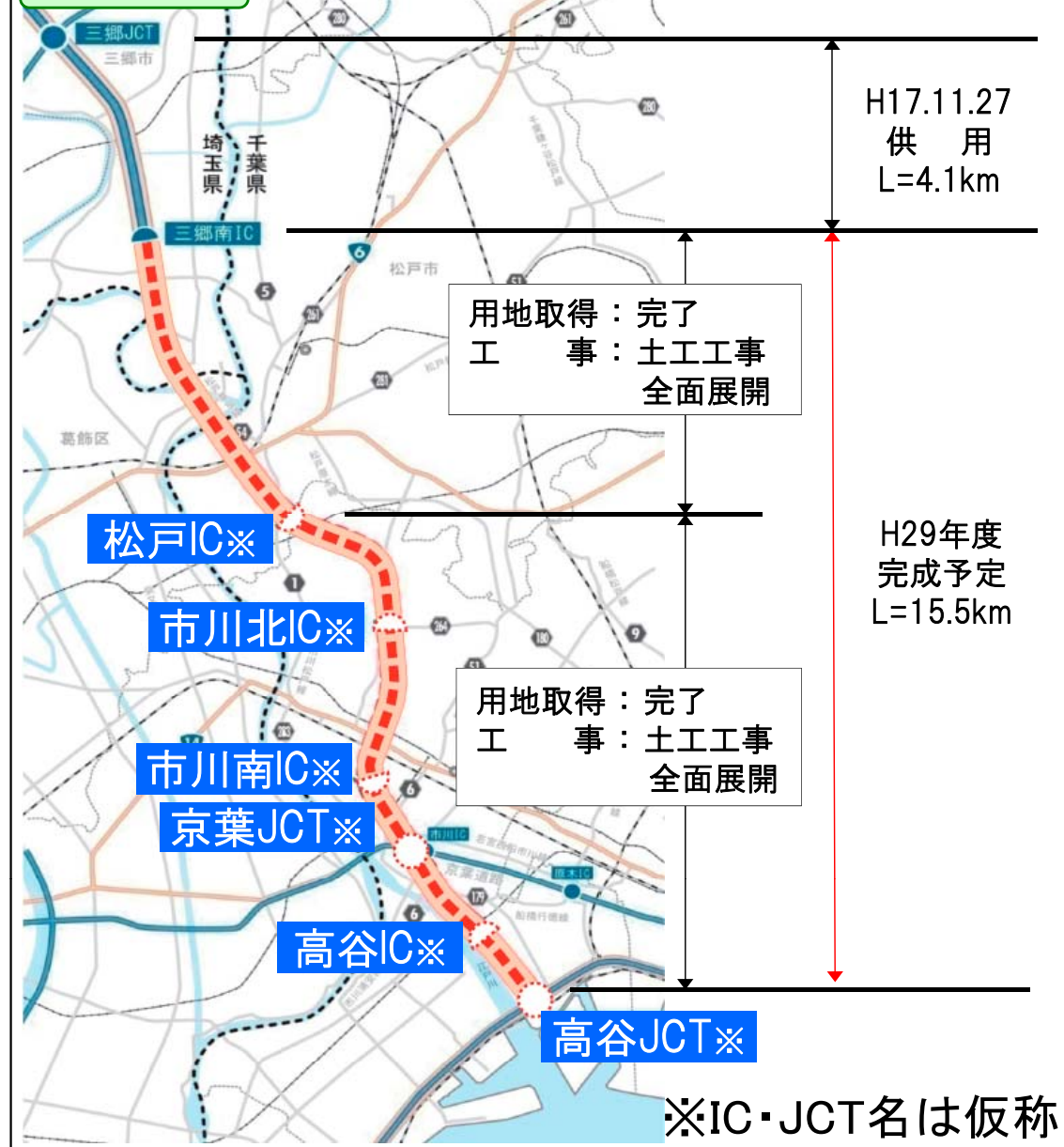
東京外かく環状道路(外環)は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都市間の円滑な交通確保の実現を目的とする3環状9放射ネットワークを形成する路線である。

概要

区 間: 自) 埼玉県三郷市番匠免
みさと ぼんしょうめん
いちかわ こうや
 至) 千葉県市川市高谷
 計画延長: 19.6km (うち 4.1km供用中)
 道路規格: 第1種第3級
 設計速度: 80km/h
 車線数: 4車線
 事業費: 10,063億円



位置図



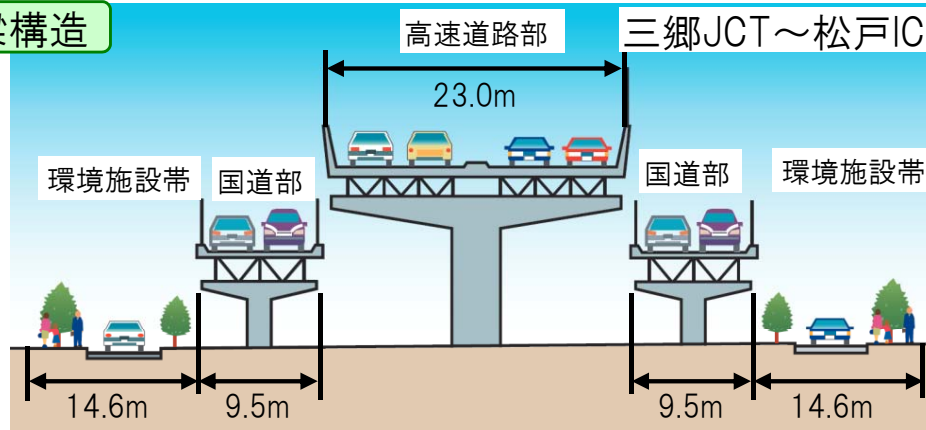
※IC・JCT名は仮称

2. 事業の目的及び概要②

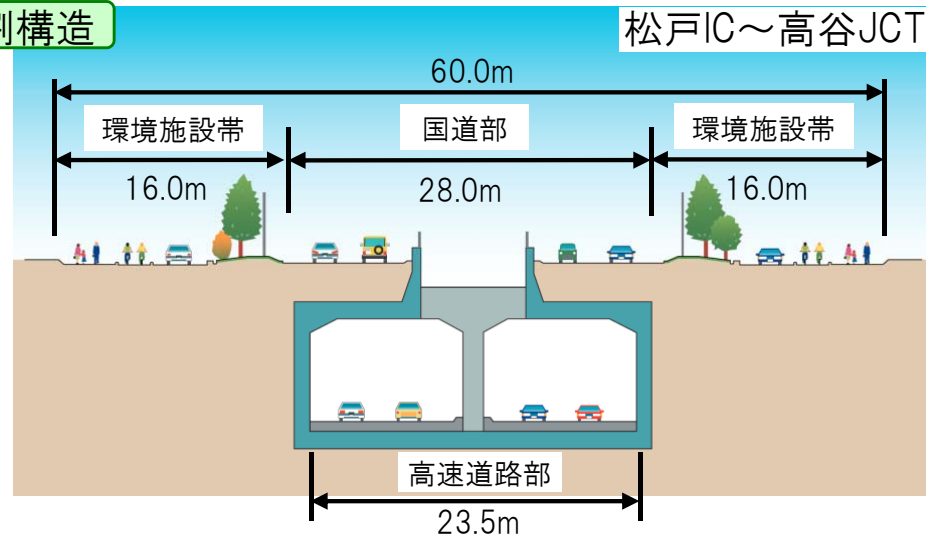
標準横断図

国道部(国道298号)と
高速道路部(自動車専用道路)が併設され、
東日本高速道路(株)が高速道路部を建設

橋梁構造



掘割構造



事業経緯

都市計画【当初】

年月	一般部	専用部
昭和44年5月	都市計画決定(東京都葛飾区、千葉県松戸市及び市川市)	
昭和44年12月	一般国道298号に 路線指定	
昭和45年度	一般国道298号 事業化	
平成3年12月		第29回国土開発幹線自動車道建設審議会 開催 (三郷市～市川市間、基本計画策定)

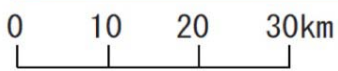
都市計画【変更】

年月	一般部	専用部
平成8年12月	都市計画変更(千葉県区間)	
平成8年12月		第30回国土開発幹線自動車道建設審議会 開催 (松戸市～市川市間、整備計画策定)
平成10年7月	都市計画変更(東京都区間)	
平成10年12月		第31回国土開発幹線自動車道建設審議会 開催 (三郷市～松戸市間、整備計画策定) (松戸市～市川市間の施行命令)
平成11年12月		第32回国土開発幹線自動車道建設審議会 開催 (三郷市～松戸市間の施行命令)
平成14年7月	国と日本道路公団(現在の東日本高速道路会社)が 事業の施行に関する基本協定を締結	

3. 事業の必要性と効果①

首都圏の道路交通の円滑化(3環状の整備)

首都圏



- 環状道路(供用中)
- - - 環状道路(未供用)
- その他の高速道路
- - - その他の高速道路(未供用)
- 主な一般道路

整備状況： 6割(平成26年11月末現在)

交通状況： 首都高都心環状線の交通状況



首都高速道路神田橋 J C T 付近

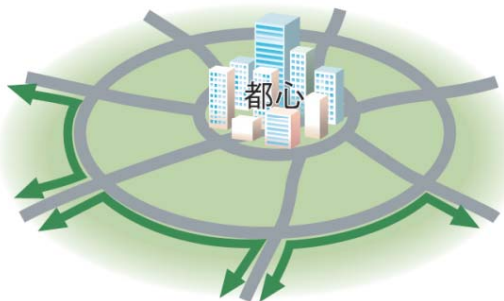
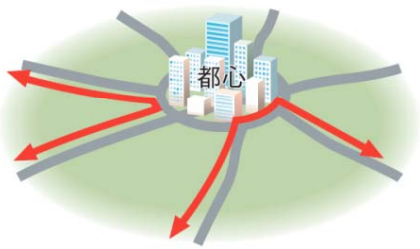
資料 国土交通省関東地方整備局

3. 事業の必要性と効果②

環状道路の役割

大都市圏の環状道路は、都心へ集中する幹線道路の交通のうち都心を通り抜けるクルマをバイパスさせ、都心の交通混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割など、集積が著しい都市の成長に不可欠な交通機能を提供。

通過交通の抑制



分散導入効果



地域間移動



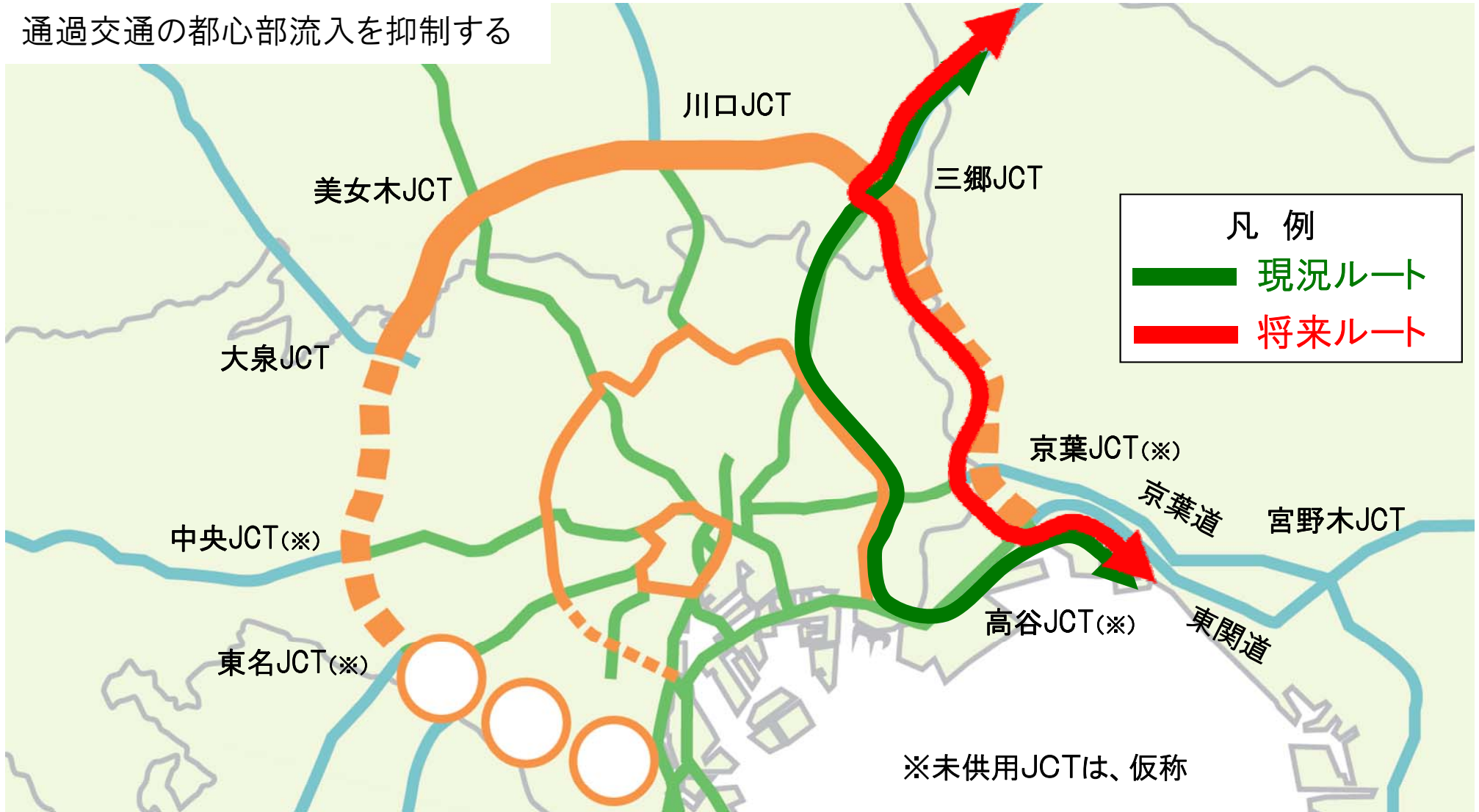
非常時の迂回機能



3. 事業の必要性と効果③

通過交通の抑制

通過交通の都心部流入を抑制する



3. 事業の必要性と効果④

分散導入効果

郊外から都心部への交通を分散誘導する



3. 事業の必要性と効果⑤

地域間移動



例：浦安方面へのアクセス時間

さいたま市	現況77分 将来58分	19分短縮 25%短縮
柏市	現況70分 将来51分	19分短縮 27%短縮

※所要時間の算出
 現況：H22センサス旅行速度により算定
 将来：外環 三郷南IC～高谷JCTは80km/hで走行した場合の所要時間とし、他の道路はH22センサス旅行速度により算定

凡例

- 現況ルート
- 将来ルート

※未供用JCTは、仮称

3. 事業の必要性と効果⑥

非常時の迂回機能

災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回できる



※未供用JCTは、仮称

4. 事業進捗状況①

事業経緯、進捗率

	三郷JCT～三郷南IC	三郷南IC～松戸IC	松戸IC～高谷JCT
◆事業の経緯			
都市計画決定	昭和44年 5月(当初・全区間) 昭和60年10月(変更・埼玉県) 平成 8年12月(変更・千葉県) 平成10年 7月(変更・東京都)		
整備計画決定	平成 8年12月	平成10年12月	平成 8年12月
施行命令	平成 9年12月	平成11年12月	平成10年12月
実施計画認可	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
用地着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
工事着手	平成10年 1月	平成12年 1月	平成11年 1月
◆完成予定年度	平成17年11月供用	平成29年度	
◆事業費	10,063億円		
事業進捗率 (平成26年11月末)	48%		
	開通済み	[土木工事着手 100%]	[土木工事着手 100%]

4. 事業進捗状況②

■ 進捗状況 (平成26年11月末現在)

- ・用地取得は全線完了。
- ・本線工事着手率は、100%(平成26年11月末現在)。全区間で工事を展開中。

【進捗状況写真】



写真①: 三郷南IC付近



写真②: 京葉JCT付近



※未開通のIC・JCT名は仮称

実施区間

前回評価時 (H23.12)	用地買収	99%	[Progress bar showing 99% completion]	
	工事	土工・橋梁		100%
		舗装・施設		0%

今回評価時 (H26.12)	用地買収	100%	[Progress bar showing 100% completion]	
	工事	土工・橋梁		100%
		舗装・施設		0%

※「土工」及び「舗装・施設」は着手率を示す。

4. 事業進捗状況③

現地施工状況

■平成23年(前回)



■平成26年(今回)




4. 事業進捗状況④

開通目標について


- ・平成25年12月19日に、開通目標の見直しを記者発表。
- ・「平成27年度」から「平成29年度」に見直し。

【遅延の理由】

- ① 用地取得に想定以上の時間を要していること。
- ② 鉄道との交差点において、工事着手後、事前の地質調査結果よりも地盤が悪いことが判明し、鉄道運行の安全確保のための地盤改良工事に時間を要したこと。



国土交通省 関東地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau.



NEXCO
東日本

平成25年12月19日
国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所
東日本高速道路(株)関東支社 千葉工事事務所
" さいたま工事事務所

記者発表資料

とうきょうがい かんじょうどうろ みさとみなみ こうや
東京外かく環状道路の「三郷南IC～(仮称)高谷JCT」間の開通目標について

東京外かく環状道路(三郷南IC～(仮称)高谷JCT)は、国土交通省関東地方整備局と東日本高速道路株式会社が共同で事業を実施しています。

これまで、平成27年度の開通に向けて最大限努力してまいりましたが、用地取得に想定以上の時間を要していること、および鉄道との交差点において、工事着手後、事前の地質調査結果よりも地盤が悪いことが判明し、鉄道運行の安全確保のための地盤改良工事に時間を要したことから、平成27年度の開通は厳しい状況になりました。

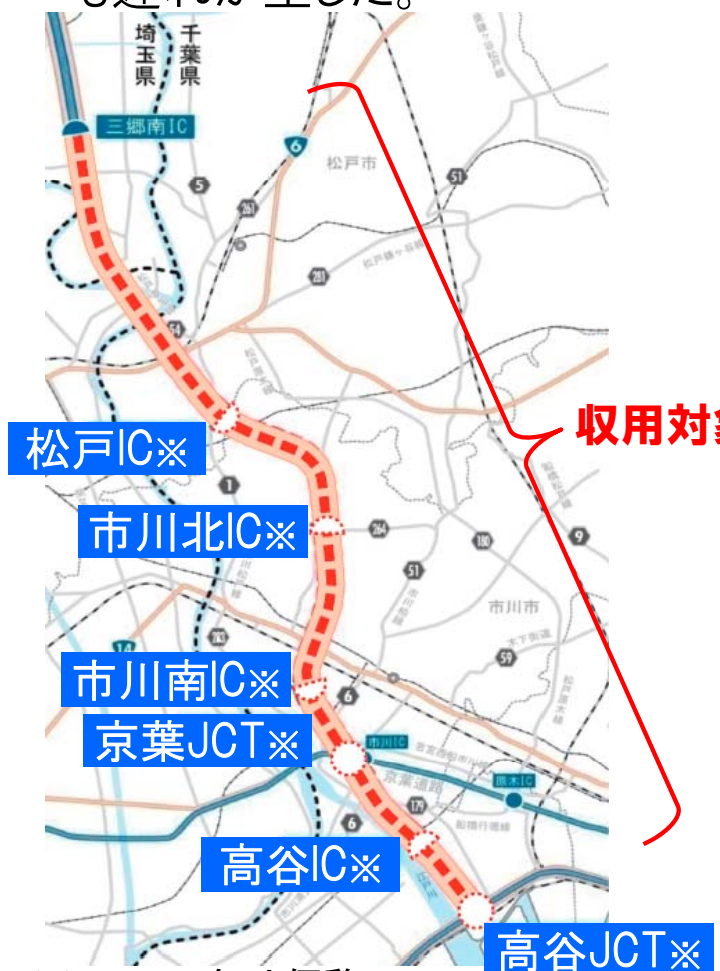
今般、工程を精査した結果、開通目標を平成29年度としましたのでお知らせします。

今後、一日でも早い開通に向け最大限努力してまいりますので、ご理解ご協力の程よろしくお願い致します。

4. 事業進捗状況⑤

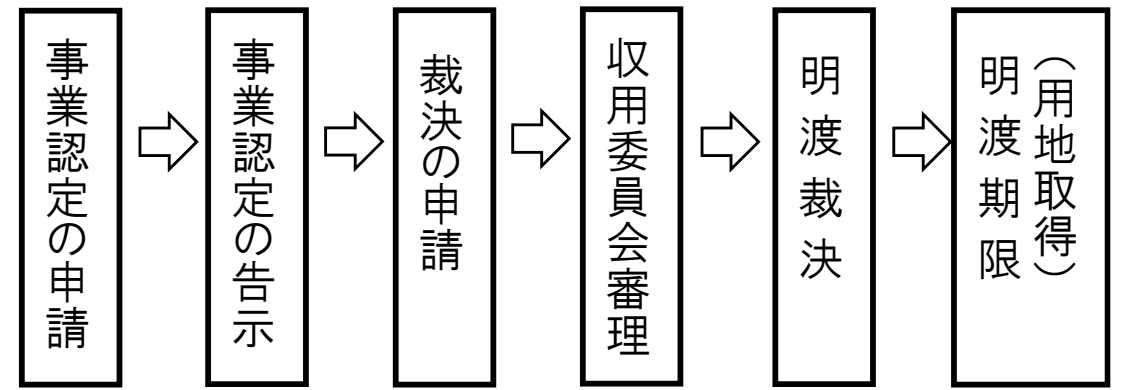
用地取得の遅れ

・用地取得については、土地収用法に基づく手続きを実施し、事業者が当初想定していた期間よりも遅れが生じた。

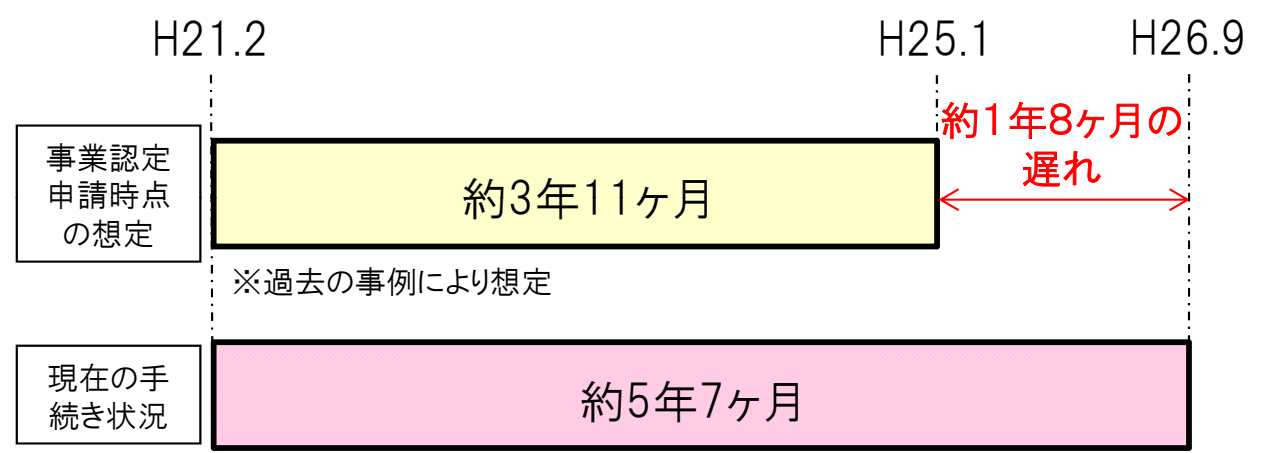


※IC・JCT名は仮称

【土地収用法に基づく手続きの主な流れ】

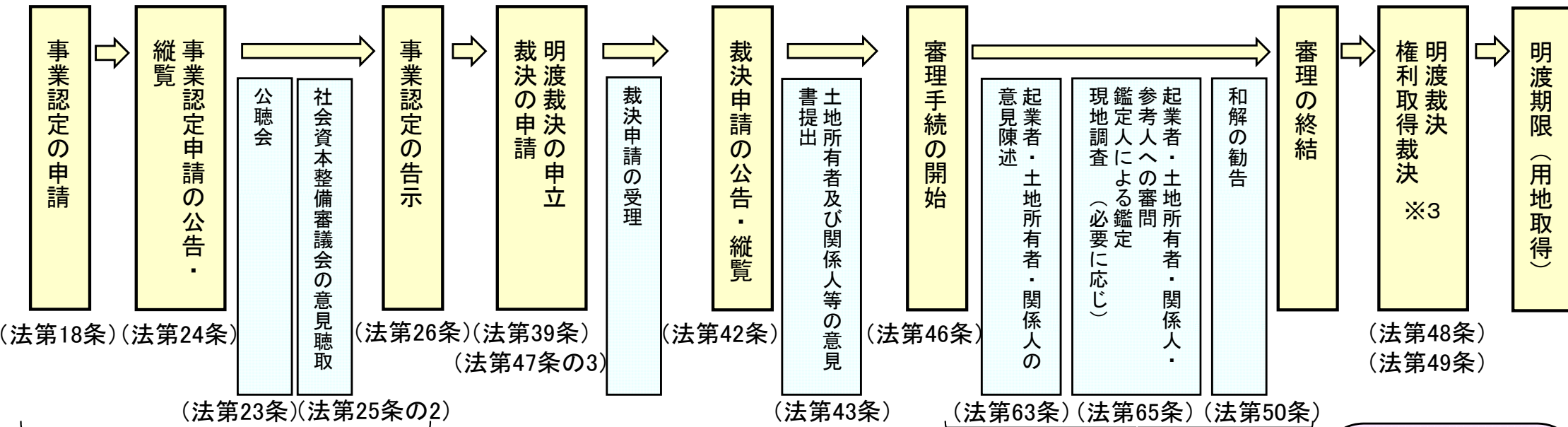


【手続きの状況】



4. 事業進捗状況⑥

土地収用法に基づく手続き（「事業認定の申請」から「明渡期限」まで）



※1
 ○事業認定庁は、利害関係人から開催請求があった場合は公聴会を開催する。
 ○反対趣旨の意見書提出があった場合は、社会資本整備審議会を開催する。

※2
 ○収用委員会は、土地所有者・関係人等の意見書の内容によって、鑑定や現地調査等を実施する場合がある。
 ○複雑な権利関係など、十分な意見聴取が必要と判断される場合、審理を複数回行う場合がある。
 ○意見書が提出されない場合でも審理は行われる。

※3
 ○起業者・土地所有者・関係人の意見等を踏まえ、補償金額や明渡期限等について収用委員会にて判断される。
 ○明渡判決における補償金額や明渡期限が起業者の申立と異なる場合がある。

収用委員会とは（土地収用法第51条、同52条）

各都道府県の議会の同意を得て、都道府県知事が任命した7人の委員で構成され、知事の所轄の下で独立して土地収用法に基づく権限を行使する機関。

4. 事業進捗状況⑦

土地収用法に基づく手続き期間（「事業認定の申請」から「明渡期限」まで）

○千葉外環における手続き期間

区 分	手 続 き 期 間
事業認定申請時点(想定)	約3年11ヶ月
現在の手続き状況	約5年7ヶ月

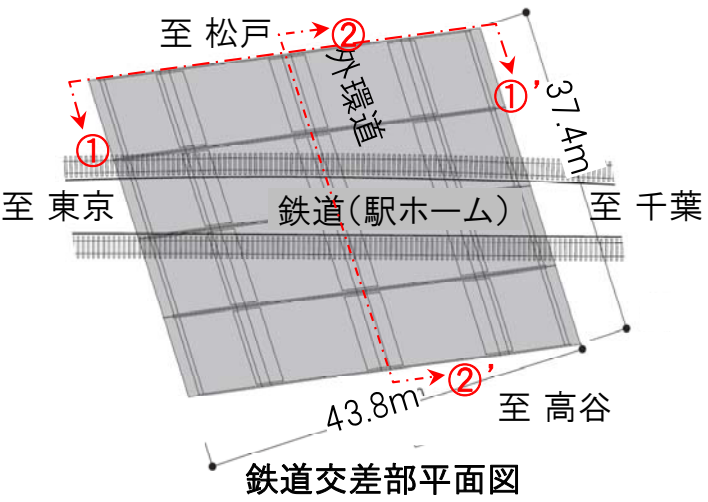
○他事業における手続き期間

申 請 件 名	手 続 き 期 間
圏央道(日の出IC～あきる野IC)	約3年9ヶ月
圏央道(あきる野IC～八王子JCT)	約2年9ヶ月
圏央道(八王子JCT～八王子南IC)	約2年6ヶ月
圏央道(つくば牛久IC～江戸崎IC)	約1年4ヶ月

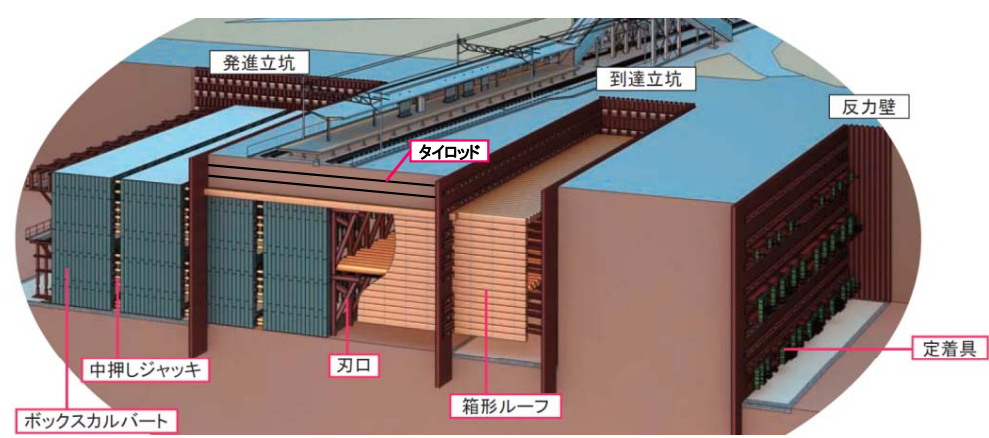
4. 事業進捗状況⑧

鉄道交差部の遅れ

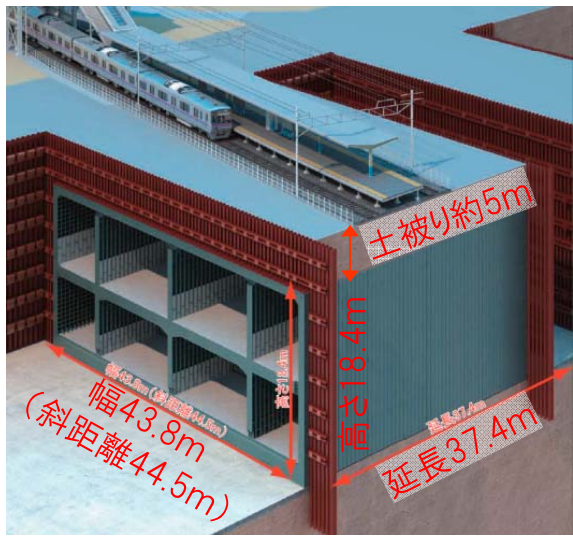
【鉄道交差部の構造】



【交差部工事の概要】



鉄道交差部付近の状況



※R&C工法

先行して圧入した箱型ルーフをボックスカルバートに置換えながら所定の位置にボックスカルバートを設置する工法

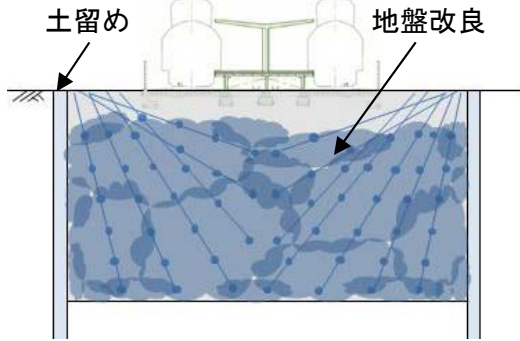
● 鉄道との交差部において、用地取得及び鉄道運行の安全確保のための地盤改良工事に時間を要した。

①-①' 鉄道交差部イメージ

4. 事業進捗状況⑨

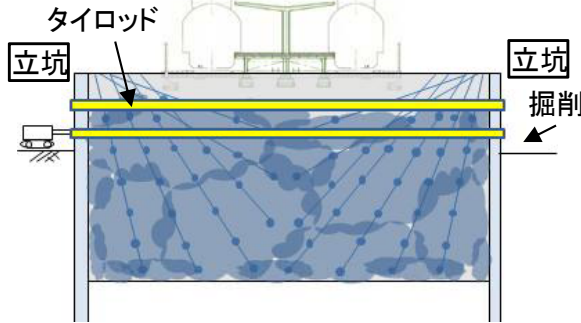
鉄道交差部の施工ステップ

□当初計画 <STEP1>



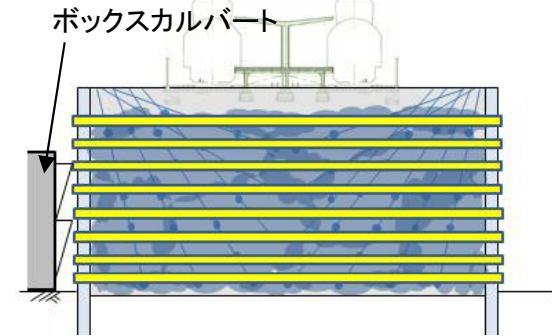
- 土留め(地中連続壁)
セメントとH鋼で土中に構築する土留め
- 地盤改良(主に砂質土を改良)
土中に薬液を注入し土の強度を上げる

<STEP2>



- タイロッド
軌道下左右の土留め壁を鋼棒(タイロッド)でつなぎ合わせ土留め壁を保持するもので、立坑を掘削しながら施工を行う

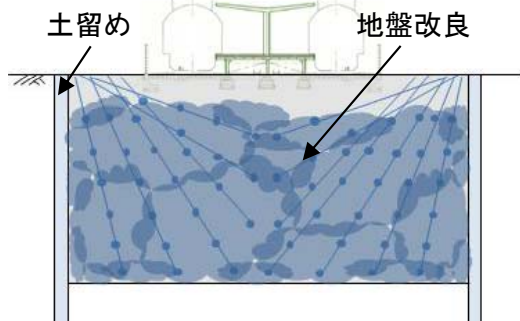
<STEP3>



- ボックスカルバートの構築
線路防護のための箱型ルーフの施工後、ボックスカルバートを構築する

けん引へ
ボックスカルバート

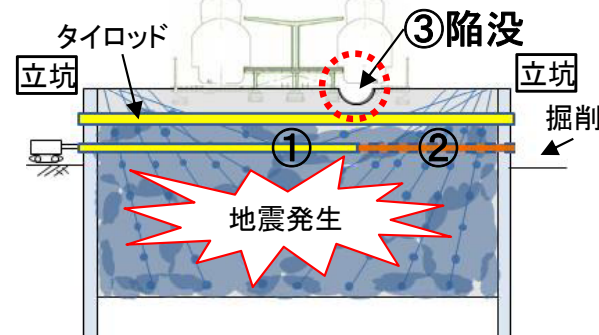
□実際の施工<STEP1>



【要因1】地盤改良の遅延

- 当初計画していた工程より地盤改良(薬液注入)に時間を要した
※所定の薬液注入量は確保

<STEP2(施工中)>



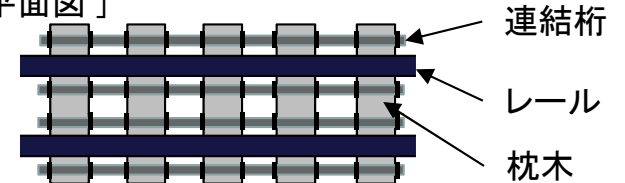
【要因2】線路直下の工法見直し

- ① 平成24年12月 2段目のタイロッド施工中に地震が発生し、工事を一時中断
- ② 当日中に線路の安全確認のうえ、工事再開し当該タイロッドの施工を完了
- ③ 地震の翌日、軌道に小規模な陥没が発生(1時間程度の電車運転見合せ)

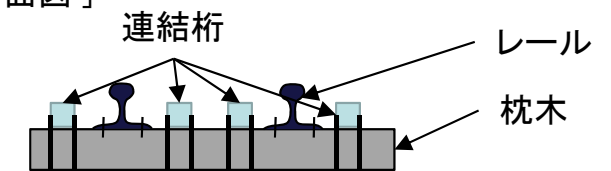
【緊急的な対策の実施】

- ・ 鉄道運行の安全確保のためレールの沈下対策として枕木連結桁を設置
- ・ 鉄道の監視体制は24時間実施(継続)

[平面図]



[断面図]



4. 事業進捗状況⑩

鉄道交差部の遅延要因と対応

<要因1> ○事前の地質調査結果よりも地盤が悪く、地盤改良(薬液注入)に時間を要した。

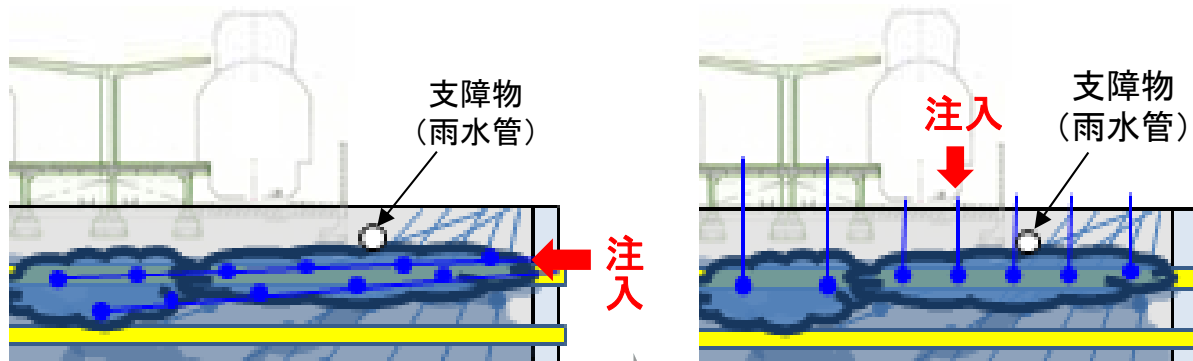
→ 当初砂質土と想定していた範囲について、実際には、砂質土と粘性土が複雑に混ざり合った地質で薬液の浸透しづらい状況にあったと考えられる。

<要因2> ○軌道に小規模な陥落が発生し、対策の検討と工法見直しに伴う薬液注入作業に時間を要した(昼夜間施工から夜間施工に変更)

→ 線路直下の浅い部分の薬液注入に関して、

【当初】支障物(雨水管)を避けるため線路脇から水平に薬液注入を行う工法
※水平ボーリングを伴うため、線路陥没の発生が懸念される

【変更】①鉄道運行の安全確保(再発防止)のため、線路上から鉛直に薬液注入
②注入範囲により確実に注入できる工法(二重管複相式注入工法)に変更

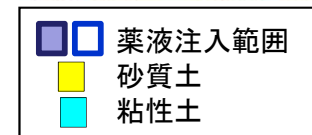
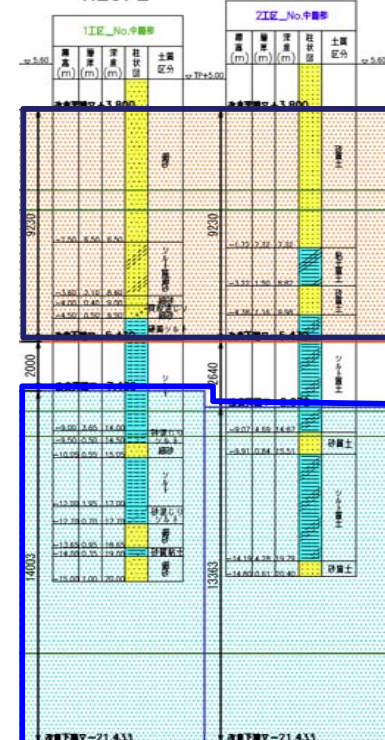
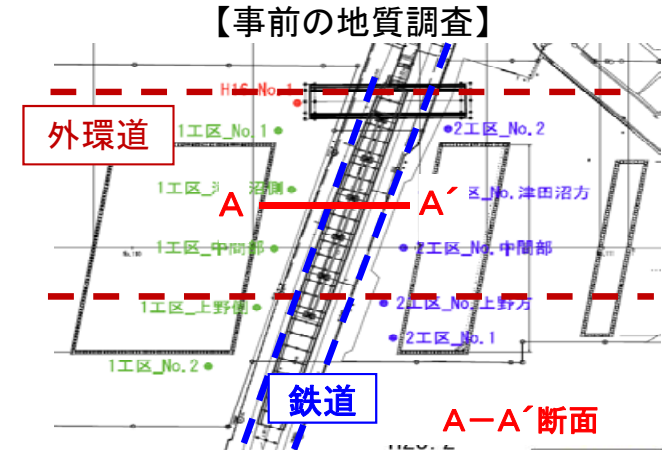


【当初】線路脇から水平注入

【変更】線路上から鉛直注入



線路上からの薬液注入状況
(終電後の限られた時間での施工)



4. 事業進捗状況⑪

用地取得開始から工事完成までの流れ(当初想定工程との比較)

前回再評価時
完成時期

今回再評価
完成時期

年度		S48	S53	H8	H9	H10	H13	H14	H16	H17	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
用地取得	取得開始	取得開始															完了					
	取得開始																	完了				
事業認定・収用手続												認定申請			収用裁決							
												認定申請					収用裁決					
埋蔵文化財調査					調査開始											完了						
					調査開始													完了				
工事	NEXCO東日本 担当区間全体									工事着手									完了			
										工事着手												完了
	用地取得 難航箇所															工事着手			完了			
	鉄道交差 箇所																工事着手		完了			
																	工事着手		完了			

供用開始年次

・用地は平成26年9月5日の収去をもって100%取得を達成
 ・工事は現在全面的に展開中であり、平成29年度の完成を目指し促進をはかっている状況

5. 本評価区間における取組み① ～環境対策～

相談所の設置

- 事業の概要や進捗状況などのお知らせや、事業・工事に関する相談窓口として、地域の皆さまにご利用頂けるよう相談所を設置（工事現場に隣接した場所に3箇所）
- 外環道の模型、工事現場の写真などを展示
- 利用状況 延べ約4.6万人（H26.10時点の3相談所合計）

広報誌による情報提供

- 工事の最新情報などを広報誌「みどりの道」で情報提供
- 昭和63年から発行しこれまで51号を発行



模型及びパネルの設置状況



みどりの道 2014年8月号

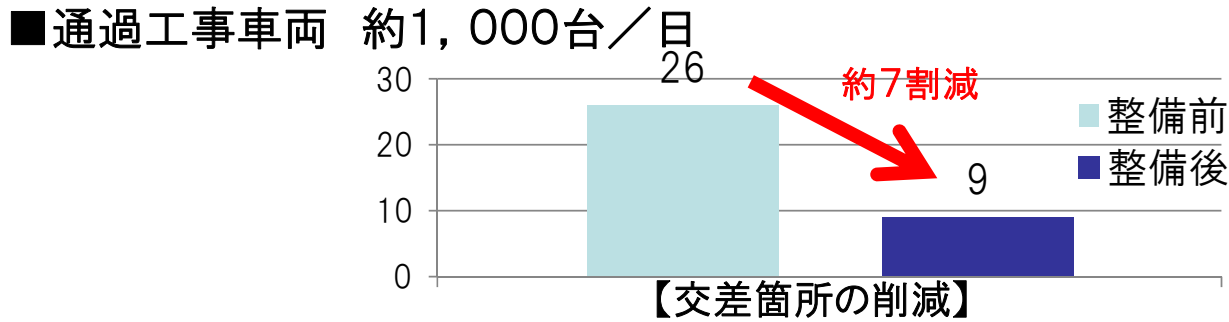


相談所位置図

5. 本評価区間における取組み② ～環境対策～

工事専用道路の設置

- 交差道路からの工事エリア内への出入りに制約あり (国道6号、京葉道路、国道357号)
- 土の搬出や資機材の運搬にあたり、工事用車両が交差する生活道路横断に伴う渋滞を極力回避するため、専用の仮橋を全長約4kmに渡り設置
- 国道・県道・市道と立体交差させ、生活道路への交通負荷を掛けないよう配慮し、渋滞回避、ひいては二酸化炭素の削減といった環境負荷低減にも寄与



5. 本評価区間における取組み③ ～環境対策～

生活環境への配慮

- 作業時間は、原則朝8時から夕方5時(日曜・祝日は休工)
- 鉄道の交差点等で夜間工事を行う場合は防音ハウスを設置
- 工事ヤード周辺は高さ3メートルの仮囲いで覆うと共に、更に現場状況に応じて防塵ネットや防音シートを設置



仮囲い(交差点の安全、防犯を考慮し部分的に透明板を設置)

環境調査の実施

- 工事に伴う周辺環境へ影響を与えないよう工事を実施しているが、騒音・地下水等を測定し基準等を満足しているか確認
- 調査項目毎に10～300点の観測点を設け、H17.12～毎月実施
- 調査結果は、地域掲示板を利用し地域住民に公表



騒音・振動の測定状況



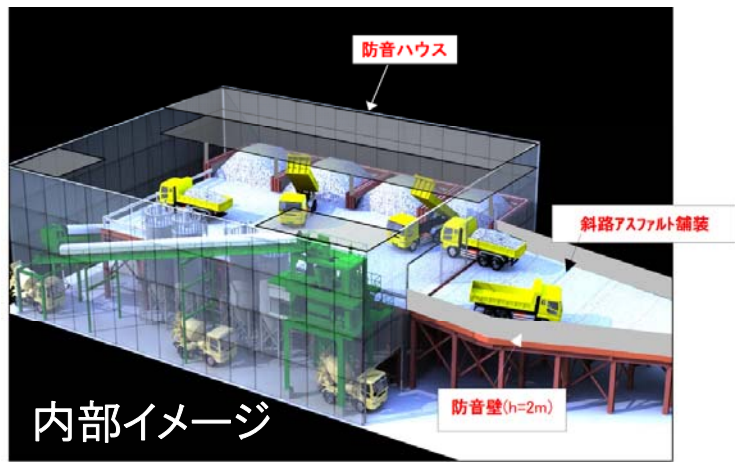
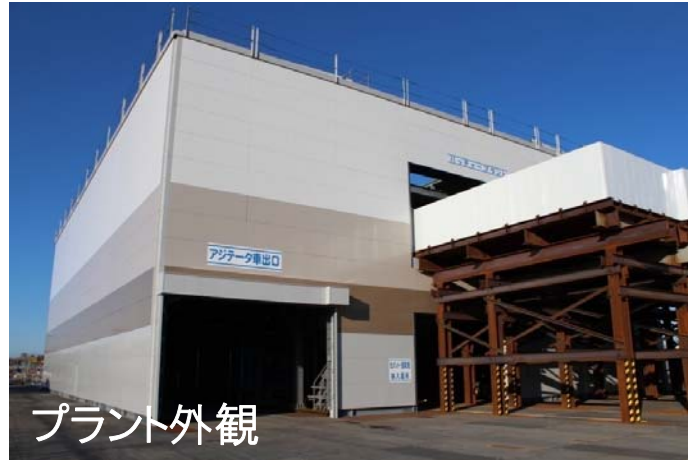
測定結果の掲示

調査項目	調査結果
1.騒音 2.振動 3.地下水質 4.汚濁水質 5.地下水位 6.地盤高	○全調査箇所において環境基準または規制基準を満足 ○工事による影響はネクスコにおける調査では見あたりませんでした。

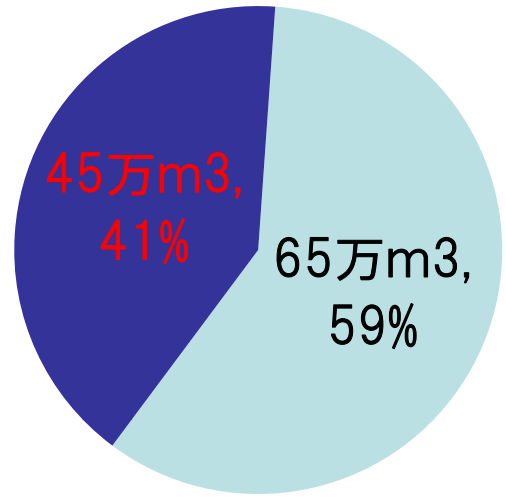
5. 本評価区間における取組み④ ～環境対策～

コンクリート製造プラントの設置

- 従来は隣接する製造工場から搬入するが、工事用車両削減のため現場内に製造プラントを設置
- 製造プラントへの材料搬入ダンプと、掘削土運搬ダンプの相互利用を行い空荷車両の削減
- コンクリート運搬時間が短縮されるため品質を確保
- 設備全体を防音ハウスで囲い周辺環境へ配慮(騒音対策)

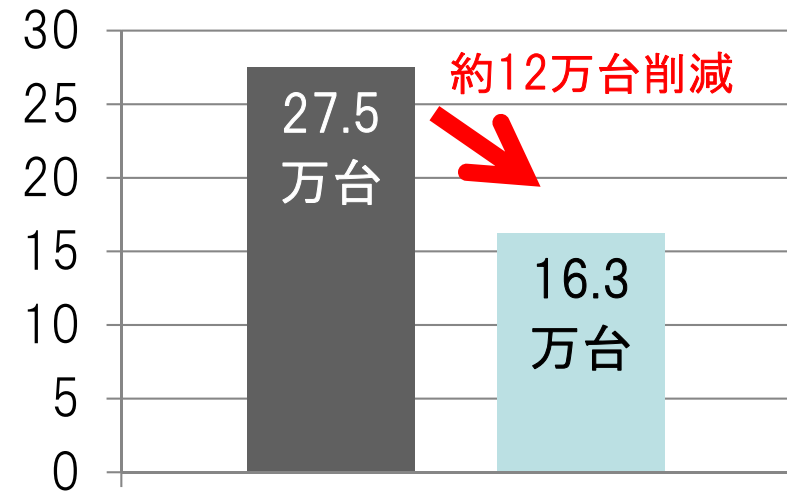


コンクリート製造量(約110万m³)
(掘割区間)



- 市場プラント製造
- 現場内プラント製造

コンクリートの製造の一部を市場製造から現場内製造にした事による効果
(生コン車の台数削減)



生コン車台数

■ 削減前 ■ 削減後

(生コン車の容量を4m³で算定)

5. 本評価区間における取組み⑤ ～環境対策～

環境影響予測の実施、予測結果の説明・周知

- ・一部において環境への不安の声があることから、最新の技術手法を用いた環境影響予測を実施。
- ・環境影響予測結果は、記者発表・説明会の開催等により地元住民等に説明・周知。今後も適切に対応していく。

記者発表・事務所HPへの掲載

◎記者発表・事務所HP掲載の経緯

- ・平成23年1月 環境影響予測の実施予定
- ・平成24年4月 環境影響予測の実施計画
- ・平成25年3月 環境影響予測の実施結果 **「環境基準を満足」**

環境影響予測結果説明会

◎開催日 :平成25年5月29日(水)

◎開催場所:

市川市文化会館(参加者 48名)

◎概要

環境影響予測結果等について、地元の皆様を対象とした説明会を開催した。



環境説明会開催状況

<p>国土交通省 関東地方整備局</p> <p>平成25年3月29日(金) 国土交通省関東地方整備局 首都圏道路事務所 東日本高速道路(株)関東支社 千葉工事事務所</p> <p>記者発表資料</p> <p>東京外かく環状道路(千葉区間)の環境影響予測について</p>	<p>○予測項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素(NO2) ・浮遊粒子状物質(SPM) ・騒音(LAeq) <p>○予測箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICやJCT等の特殊部8箇所 <p>○予測手法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新の技術手法である「道路環境影響評価の技術手法(平成22年)」により予測 <p>○結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境基準を満足
<p>○国土交通省首都圏道路事務所及び東日本高速道路(株)千葉工事事務所では東京外かく環状道路(千葉区間)事業を進めています。</p> <p>○当該区間の環境対策については、周辺環境への影響が少ない構造の橋脚や護国施設等の施設等を計画しており、これまでに実施した採用後の環境影響予測では、環境基準を満足する結果となっています。</p> <p>○しかしながら、依然として一部に環境への不安の声があることを踏まえ、最新の技術手法を用いた環境影響予測等を実施することとしました。</p> <p>○この度、平成24年4月27日に公表した実施計画に基づき、環境影響予測を実施しましたので、その結果をお知らせいたします。</p> <p>○予測の結果、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、環境基準を満足し、騒音については、遮音壁等を設置することにより環境基準を満足する結果となりました。</p> <p>※地元の皆様を対象とした説明会を予定しています。日程等の詳細については、後日お知らせします。</p>	

環境影響予測結果記者発表資料の一部(事務所HPにも掲載)

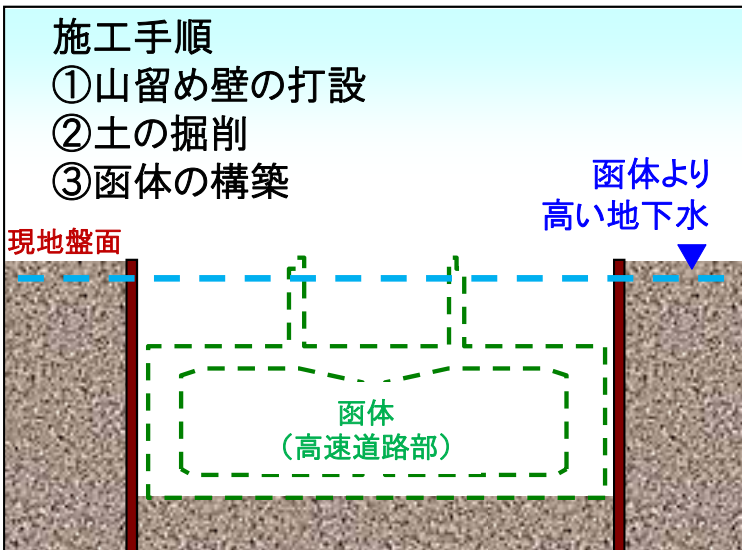
今後の対応

- ・環境影響予測の結果、環境基準を満足していることを引き続き説明。
- ・開通後、環境基準を上回るような状況が確認された場合は必要な環境保全対策等を適切に行う。

5. 本評価区間における取組み⑥ ～現場の努力～

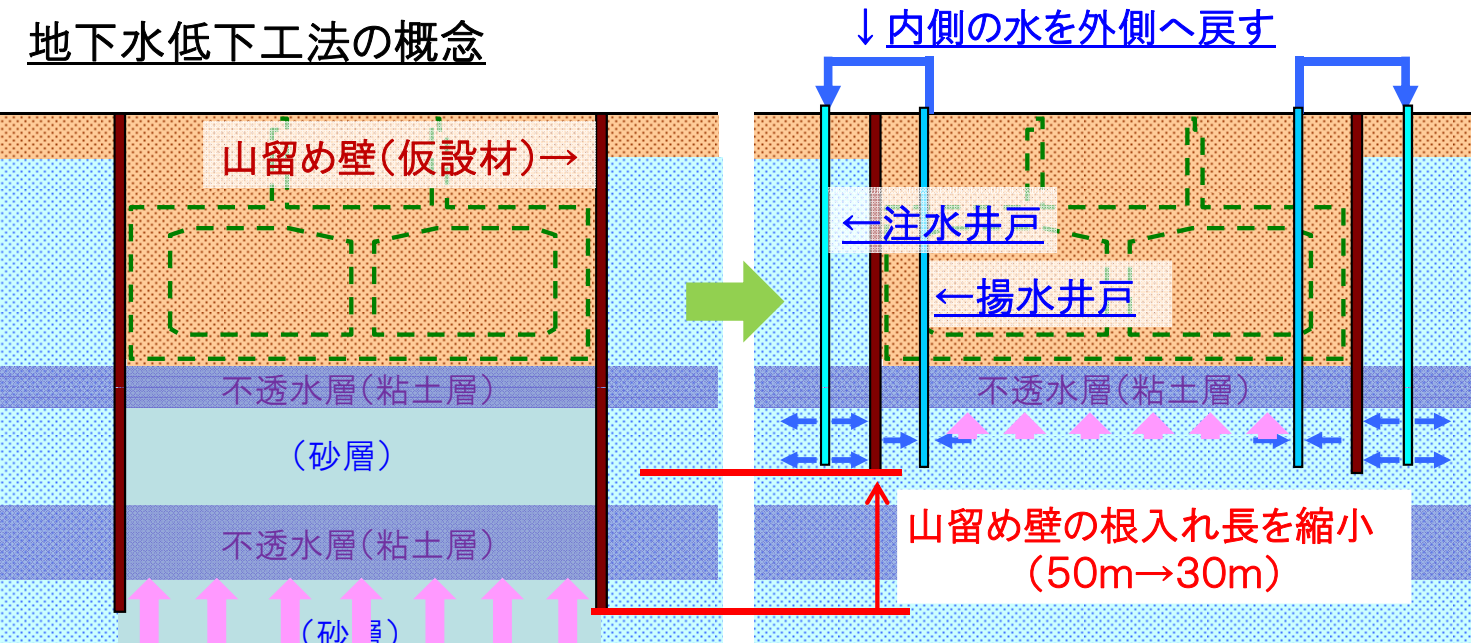
山留め壁の設計手法の確立

- 当該地域は地下水位が高く、地盤も洪積層と沖積層が互層しており比較的軟らかい特性をもつ
- 山留め壁を安定させるため地中深く(地表面から30m～50m)構築するが、工事時の周辺地盤への影響(地盤沈下、建物被害等)が課題
- 学識経験者を入れた委員会を設立し、周辺地盤及び構造物の沈下等について検討を重ね、更に大規模な試験工事で検証を行い新たな設計手法を確立した



↑ 山留め壁(仮設材)

地下水低下工法の概念



従来(一般的な)設計

今回設計

【検討結果】

- 揚水井戸で汲み上げた地下水を注水井戸で外側に戻しながら地下水位のバランスを保ち地盤の安定を図る(地下水低下工法の採用)
- これにより山留め壁の長さを短く見直し(50m→30m)

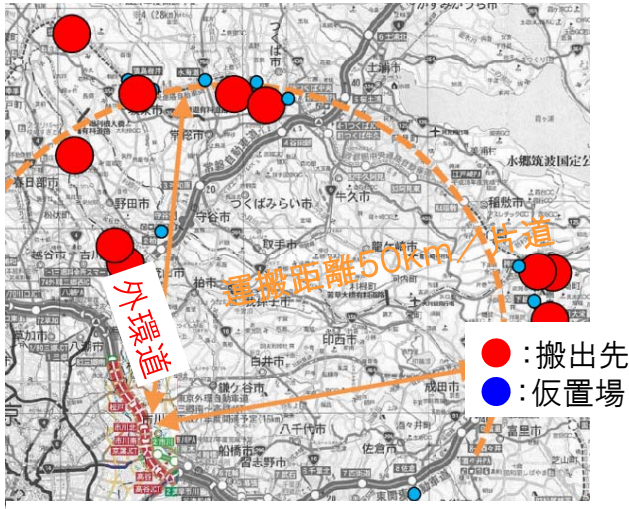
5. 本評価区間における取組み⑦ ～現場の努力～

掘削土運搬の効率化

■ 掘削構造物構築に際し約560万m³(※)(東京ドーム約4杯分)の掘削が発生し、場外への搬出が必要

(※)一般部施工の発生土を含む

- 掘削土は原則公共事業(圏央道、大栄ジャンクション等)へ活用
- 運搬先が圏央道など片道50km以上の範囲に点在し、掘削から運搬先まで能力の低下が課題



掘削土の搬出先及び仮置場



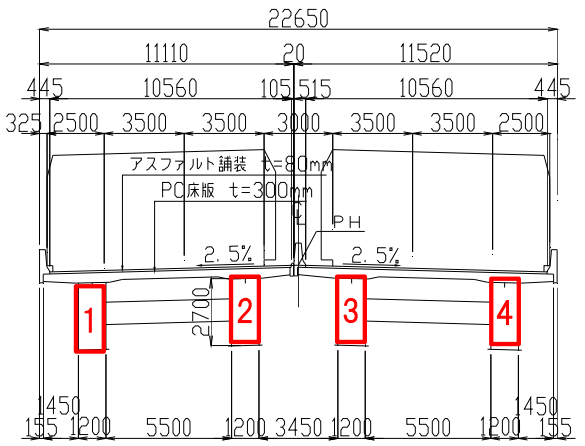
- 対策
 - ① 工専用仮橋を設置し生活道路との交差を回避し運搬時間を削減
 - ② 搬出先までの途中に仮置き場を設け掘削土運搬を効率化(18箇所約45万m²)
⇒ 掘削土運搬の効率化

5. 本評価区間における取組み⑧ ～現場の努力～

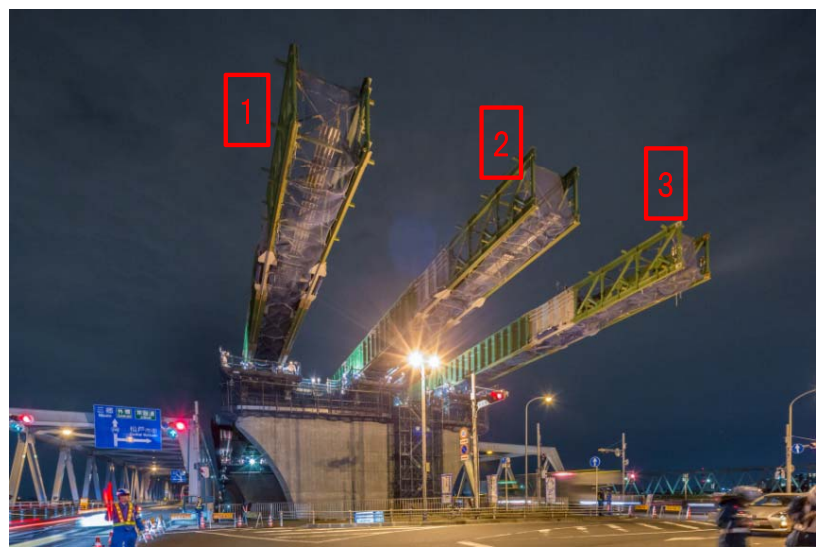
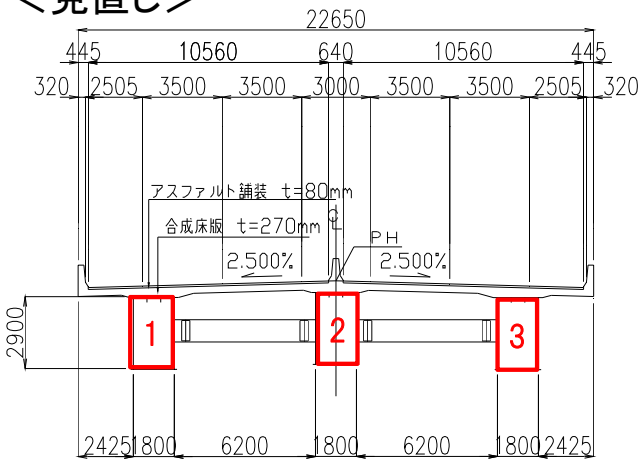
橋梁形式の見直し

鋼4主箱桁形式から鋼3主箱桁形式への見直し(新葛飾橋)

<当初>



<見直し>



夜間架設状況

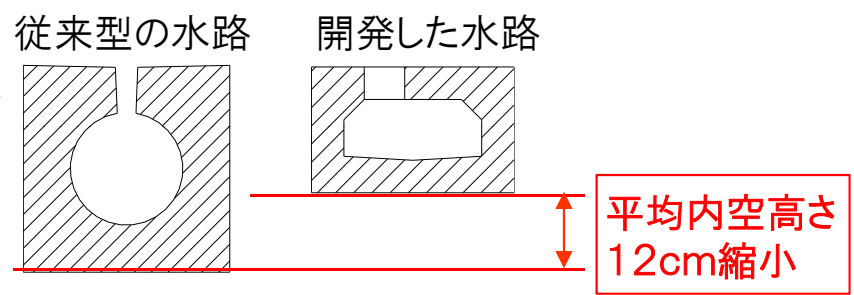
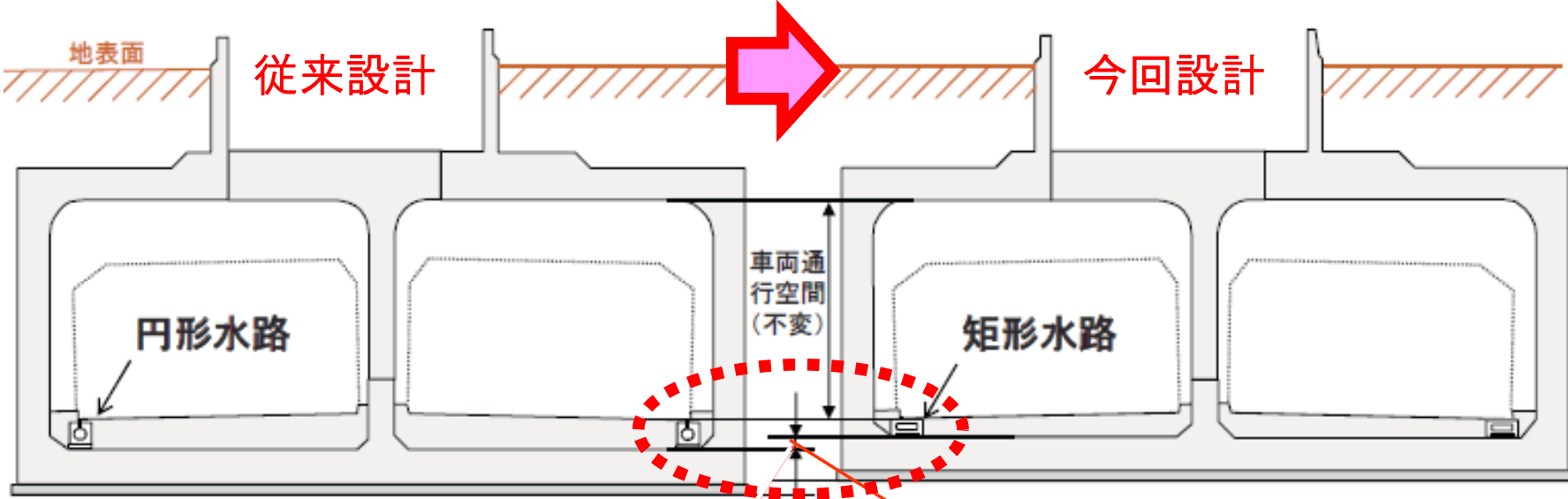


完成予想図

5. 本評価区間における取組み⑨ ～現場の努力～

新技術の開発(矩形水路の採用)

■ 矩形水路の開発により、①掘割部の内空高さ②函体③掘削量及び山留材等の縮減が可能となり、コスト削減を達成(本体構造物にかかる費用を約1%削減)



- メーカーとの共同研究
- 実用化に向け、通水試験・底板及び止水性の現地確認試験を実施し適用性を確認
- H20.4.18特許登録(特許第4112553号)

5. 本評価区間における取組み⑩ ～現場の努力～

新たな工事発注方式の採用(円滑な工事着手)

1. 現場の特徴

- 都市部(住宅密集地)における掘割構造(P3参照)
- 交差構造物が多く技術難易度が高い(P17参照)
- 工事エリア内への出入りに制約がある(P22参照)



2. 契約制度の工夫

- 設計と工事は分離が原則であるが施工業者の高い施工能力に期待し、新契約制度を策定
→設計と施工を一体化

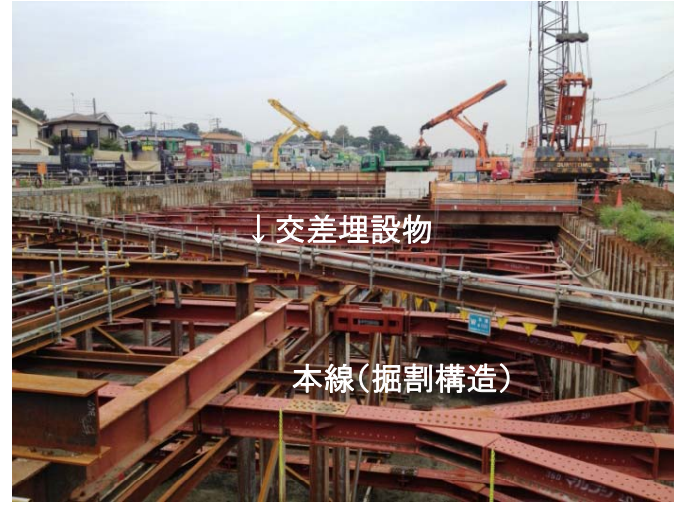
- 特徴
 - ① 詳細設計をゼネコン側で実施
 - ② 詳細設計に基づく技術提案の作成
 - ③ ゼネコンと発注者との技術交渉

■ 新契約制度のメリット

- ① 施工業者の技術力を活かした設計及び施工検討の立案が可能
- ② 施工計画に沿った工事費用の算出
- ③ 契約後の工事着手が従来方式より早く行える

- 技術提案内容のヒアリング、工事費妥当性の確認を実施
(技術提案数 約200件/1工事 ⇒約50回/工事に渡りヒアリング、手続き期間約1年間)

- 最適な設計及び施工計画を立案



6. 事業の投資効果①

計算条件

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■ 総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

【今回評価】

・基準年次	: 平成26年度
・供用開始年次	: 平成29年度
・分析対象期間	: 供用後50年間
・基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	: 平成42年度
・計画交通量	: 29,600～49,700(台/日)
・事業費	: 約10,063億円
・総便益(B)	: 約11,053億円(約28,483億円※)
・総費用(C)	: 約10,607億円(約10,162億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.0

【参考：前回評価】

平成23年度
平成27年度
供用後50年間
平成17年度道路交通センサス
平成42年度
27,800～46,400(台/日)
約10,072億円
約10,445億円(約27,214億円※)
約10,018億円(約10,202億円※)
1.0

※基準年次における現在価値化前を示す。

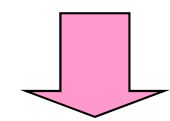
6. 事業の投資効果②

費用対効果分析結果

		全体事業	残事業
◆総便益 基準年における 現在価値(B)	走行時間短縮便益	10,066億円	10,066億円
	走行経費減少便益	804億円	804億円
	交通事故減少便益	182億円	182億円
	計	11,053億円	11,053億円

		全体事業	残事業
◆総費用 基準年における 現在価値(C)	事業費	10,389億円※	3,732億円
	維持管理費	218億円	218億円
	計	10,607億円	3,950億円

※ここでの事業費は、P2の全体事業費を、基準年における現在価値化しているため、値が異なっている。



費用便益比 B/C

全体事業 1.0 残事業 2.8

7. 関係する都道府県の意見①

東京都知事の意見 平成26年12月4日

外環は、都心に入る必要のない車を分散させる有効な手立てであり、東京最大の弱点である渋滞の解消のみならず、我が国経済を再び成長軌道へと導き、国際競争力の向上や地域の創生に資するなど、広く国全体にその便益が及ぶ重要な幹線道路である。また、首都直下地震などの発災時において、日本の東西交通の分断を防ぎ、国民の生命と財産を守る命の道として、一刻も早く完成させる必要がある。

しかし、外環の整備率は未だ約30%と首都圏三環状道路の中でも大きく立ち遅れており、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を成功させるためにも、外環全線の早期完成に向けて、葛飾区区間0.9kmを含む三郷～高谷JCT間について、本事業を強力に推進されたい。

7. 関係する都道府県の意見②

埼玉県知事の意見 平成26年12月2日

東京外かく環状道路は、都心部からの放射道路を相互に連絡し、都心方向に集中する交通を分散させるとともに、都心部の通過交通をバイパスさせる役割を担っており、都心の渋滞緩和や環境の改善を図る上で非常に重要な幹線道路であります。

また、東日本大震災のような大災害発生時には、緊急輸送路として重要な役割を担うこととなります。

これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備促進を図られ、一日も早い開通をお願いします。

7. 関係する都道府県の意見③

千葉県知事の意見 平成26年12月8日

東京外かく環状道路は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡させ、首都圏全体の道路ネットワークを形成し、都心方向に集中する交通を分散・導入することにより、都心の渋滞緩和や環境の改善を図るとともに、首都直下地震等の災害時に対応したリダンダンシーの確保にも資する重要な道路である。

また、本県においては、県北西部の交通混雑の緩和や都市基盤の整備を図る上から大きな役割を果たすとともに、首都圏北部と成田国際空港とのアクセスの強化にも資する道路である。

引き続き、周辺環境に十分配慮し、平成29年度全線開通が確実に達成されるよう事業の推進を図られたい。

8. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。
- 事故や災害などにより通行止になった場合でも、速やかな迂回が可能となり代替路線を形成する道路である。
- 費用対効果(B/C)は、1.0である(専用部)。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 用地取得については平成26年9月に完了し、全線にわたり土工工事や橋梁工事を展開している。
- 平成29年度の完成を目指して事業を推進している。
- 半地下掘割構造のため発生する残土処理などの工夫で更なるコスト削減に努める。

(3) 対応方針(原案)

- 当該事業の再評価は『事業継続』とする。